ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor aviat

AL. DEMETRESC



TINERII ELEVI AI UNEI ȘCOLI DE PILOTAJ A „TINERETULUI AVIATIC ROMAN" INTR'O CLIPĂ DE RĂGAZ, CU INSTRUCTORUL

(foto Lungeanu)

FEBRUARIE 1944

UL III, Nr. 57.

LEI 20

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 10-II-944.

COMUNICATUL Nr. 3

MAREŞALATUL CURŢII REGALE COMUNICĂ URMĂTORUL BULETIN MEDICAL:
„STAREA GENERALĂ A MAJESTĂŢII SALE REGELUI ESTE FOARTE BUNĂ"

Profesor dr. SAUERBRUCH
" " TOHRARANDT
" " BĂLTĂCEANU
Dr. CÂRSTEA

SINAIA, 26 IANUARIE 1944.









1. Formație românească de avioane Stukas, înaintând strâns spre liniile dușmane (S.M.P.)

2. Sburătorul și mascota lui, ambii în bună dispoziție (S.M.P.)

3. Avionul românesc de transport, ajuns la destinație, este descărcat, urmând a pleca imediat în cursă (S.M.P.)

4. Un avion sanitar, pe punctul de a transporta răniți spre interior (S.M.P.)

5. Bombele sunt transportate spre a fi încărcate pe bombardierele grele românești (S.M.P.)

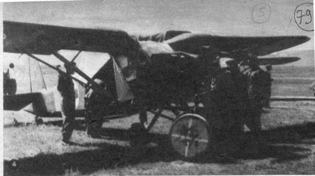
6. Un bombardier românesc greu, decolând pentru o nouă misiune de bombardament (S.M.P.)



Arip









românești în luptă





„ELEFANTUL" NOROCOS

O poză, în tăişul vântului de iarnă, după aterizare undeva, în Rusia (S. M. P.)

Cine nu cunoaşte bătrânul Junkers de transport?

Cine nu l-a aşteptat cu nerăbdare pe un aerodrom din ţară sau din depărtările Rusiei să vină mai repede cu o scrisoare, un pachet sau un camarad drag.

Cine, fiind în drum spre front sau într'o permisie, nu s'a simţit la el acasă în interiorul lui, putând fuma, mânca sau juca jocuri de societate în tovărăşia celorlalţi călători? Dar câte nu sunt de spus despre acest bun prieten al infanteristului, cât şi al aviatorului de pe alte tipuri de avioane!

Nici o victorie nu s'a scris în istoria acestui război fără ca acest avion să nu-şi aibă partea lui de contribuţie la obţinerea ei. Am citit într'o revistă străină despre un proect în sensul că după război să se ridice o statue acestui tip de avion, drept recunoştinţă din partea Patriei germane pentru imensele servicii aduse armatei sale cât şi celor aliate în lupta comună, ca unui adevărat erou naţional.

Nimic n'ar fi prea mult când ar fi vorba ca faptele Junkersului de transport să fie răsplătite.

Toate acestea le-am simţit când, aflându-mă pe un mare aerodrom din Răsărit, printre norii de praf stârniţi de valurile de avioane de luptă ce plecau sau se întorceau din misiune, am zărit pe o latură mai retrasă a acestui aerodrom mai multe „Ju 52" ce purtau pe fuselaj şi aripi, culorile aviaţiei româneşti.

Curios să aflu ce este cu prezenţa lor aici, m'am apropiat de ele făcându-mi loc printre lăzile de bombe şi muniţii, butoaiele de benzină sau ulei precum şi fel de fel de ambalaje de lemn vopsit cu inscripţii necunoscute, care barau drumul în această direcţie. Ca nişte titani, după o muncă grea se odihneau avioanele împrăştie e neregulat pe micul spaţiu rezervat lor. Câţiva mecanici în salopete mânjite cu ulei, cocoţaţi pe unul din ele roboteau în măruntaele unui motor decapotat. Spre celelalte avioane se cărau butoaie de benzină, sub supravegherea unui maistru.

Toate avioanele purtau în dreptul cabinei pilotului, pictat în alb un elefant, emblema grupului de transport. Am înţeles că e vorba de grupul românesc care, dela înfiinţarea sa, şi-a purtat cu cinste emblema în toate luptele; la Stalingrad, Cotul Donului, Caucaz, Crimeea, acţionând până în prezent fără întrerupere. Măsurile Comandamentului suprem le-a destinat acest aerodrom de unde continuau transporturile de aprovizionare ale trupelor române din sectorul acesta.



Privite mai de aproape, avioanele purtau numeroase răni pe învelişul lor de tablă ondulată, mai mari sau mai mici, după calibrul proectilelor trase de a. c. a.-ul sau vânătoarea inamică, în luptele susţinute cu aceştia, atunci când erau atacaţi pe traectul lor de misiune.

Aparatele de sudat şi plăcile nituite deasupra găurilor au ascuns parte din ele dând avionului un aspect nevătămat şi o bună stare de funcţiune.

Pe unul însă, „doctorii" nu l-au dres încă, iar spărturile din profundor, fuselajul şi plexiglasul de la postul de pilotaj stăteau mărturie concretă a luptei susţinută recent. Sprijinindu-mă de peretele fuselajului m'am urcat pe aripă pentru a vedea mai bine efectul loviturilor şi dacă în drumul lor n'au atins pe cineva dela bord.

— Ei, cum îţi place?

Intorcându-mă să văd cine îmi vorbise, m'am trezit în faţa unei figuri blânde care mă privea cu ochi binevoiori, figura încadrată într'un guler de blană şi o caschetă de aviator cu insignă cusută cu fir.

— „Straşnică lovitură şi cred că a avut puţină emoţie acela căruia i-a trecut pe sub nas!" i-am răspuns în timp ce mă coboram jos de pe plan.

Cum nu ştiam cu cine vorbesc, m'am prezentat luând o poziţie respectoasă în faţa celui ce mă aştepta jos.

O mână ageră îmi strânse mâna în timp ce o voce plăcută, moale rosti: „Slt. av. Cucuteanu Valeriu".

Ghicindu-mi intenția de a afla cum s'au petrecut faptele și vrând să-mi satisfacă curiozitatea profesională, îmi povesti următoarele în timp ce mergeam spre bordeiele din fund, care servesc drept cantonament grupului.

„Cel căruia i-au trecut gloanțele pe sub nas eram chiar eu și, crede-mă, că nu a fost deloc plăcut, dar deoarece am avut noroc și nu m'au lovit, toate's bune când se termină cu bine.

Primisem ordin să car niște benzină la o unitate de antiaeriană care se afla într'o situație critică, iar mașinile i-au rămas fără benzină. Benzina trebuia s'o luăm dela Grigorievca, de pe un aerodrom evacuat și de unde apoi s'o transportăm la Feodorovca unde se afla unitatea de a. c. a.

Frontul era nestabil, schimbându-și poziția din oră în oră, iar cu vânătoarea rusească te întâlneai atunci când te așteptai mai puțin, ceeace mă făcea să-mi aleg oamenii cu care plecam în misiune.

Mi-am luat pe maestrul Potop — cel mai bun R. T. F. F. al Grupului — un maeștru mecanic, un vechi trăgător de bord și am plecat.

La Grigorievca am încărcat vreo două zeci de butoaie pline cu benzină auto cu ajutorul soldaților germani și a câtorva localnici zeloși. Zburam la 3—5 metri înălțime.

Un soare călduț de toamnă își trimetea razele prin geamurile cabinei, învăluindu-mă într'o căldură plăcută, moleșitoare. Cuprins de aceste senzații cu ochii întredeschiși, uitasem pentru un moment că sburam.

Maestrul Potop, după ce-și terminase lucrul la aparatele de R. T. F. F. veni lângă mine și, cum are gură bogată, omoram timpul cu fel de fel de glume. Din când în când controlam orizontul cu harta pentru a ne da seama precis de locul unde ne aflam și a nu bâjbâi în necunoscut.

Sborul decurgea în mod normal și nu mai aveam mult până la Feodorovca când, deodată maestrul Potop sare dela locul lui și-mi arată niște trasoare ce se încrucișau în jurul avionului. La început, am crezut că trag partizanii în noi, știind că din aceștia mișunau o mulțime prin partea locului, când ușa dela spate se deschise brusc iar în cadrul ei apăru mutra speriată a mitraliorului.

— Ne atacă vânătoarea, don Sublocotenent.

Primul care a văzut vânătorii bolșevici a fost mitraliorul, vrând să ne anunțe prin fonie, n'a putut deoarece aparatele nu mai funcționau, atunci a pus mâna pe mitralieră îndreptând-o spre aparatele bolșevice care veneau bolid asupra noastră.

Văzând că noi ne vedeam liniștiți de drum nebănuind nimic, a venit rostogolindu-se peste butoaie până la postul de pilotaj să ne anunțe de pericolul ce ne amenința.

Brusc, am smucit comenzile băgând avionul într'un viraj pronunțat căutând să-l scot din snopul de gloanțe ce ne prinsese și ne găurea peste tot. In momentul următor, ca o săgeată, trecu pe lângă noi un vânător bolșevic cu botul ascuțit și stea roșie pe fuselaj, apoi altul...

Gluma se îngroșa văzând cu ochii. Bucățile de plexiglas, sparte de proectile, sburau în toate părțile lovindu-l pe Potop în cap și față, umplându-l de sânge. Cu un curaj și o prezență de spirit demne de toată lauda, maistrul Potop se desbracă de haine și, ajutat de ceilalți, acoperă butoaiele cu ele și cu încă niște huse de motor ce le găsise pe acolo pentru ca, dacă un glonte incendiar ar lovi într'unul din butoaie focul să fie localizat imediat. Bolșevicii nu ne mai slăbeau cu atacurile.

Manevram avionul în viraje continui pentru a nu le da ocazie să fiu prins în raza lor de bătaie. Avionul încărcat se mișca greoi cerându-mi eforturi mari. Aveam impresia uneori că pilotez o mașină infernală plină cu dinamită. Un singur glonț ar fi fost suficient ca, în mai puțin de o clipă, să fim făcuți țăndări. Căutând să-mi derutez urmăritorii, în timp ce ei după un atac degajau în sus, am aterizat pe o miriște ce-mi eșise înainte. Am sărit cu toții din avion și ne-am lungit la pământ nu departe de acesta, așteptând desfășurarea unui nou atac.

Văzând avionul aterizat în miriște, au mai atacat odată încadrând ținta cu exploziile proectilelor de toate calibrele, apoi văzând că nimic nu mișcă în jurul bietului Junkers, au plecat bucuroși că pot înscrie o victorie în palmaresul escadrilei lor. Tot de astfel de victorii să dea Dumnezeu să aibă parte! Văzându-i plecați, ne-am sculat de jos scuturându-ne de praf. Avionul avea vreo 30 de lovituri dar nici una destul de gravă încât să-l facă să nu poată sbura. După un control amănunțit în interior, printre butoaiele cu benzină, unde cu bucurie am constatat că nu era lovit niciunul, am dat drumul la motoare și am decolat imediat ajungând la destinație cu vreo 30 de minute întârziere.

După ce am descărcat butoaiele cu benzină sub ochii celor ce le așteptau cu neliniște din cauza întârzierei noastre și mirați de aspectul avionului nostru înflorit peste tot de lovituri, am plecat întorcându-ne aci unde, de astă dată am ajuns nestingheriți de nimeni.

Elefantul alb, desenat pe avion ne-a purtat noroc întărindu-mi o superstiție în care, mai înainte, drept să-ți spun, nu prea credeam!"

Adj-av. V. SCRIPCARU

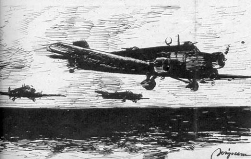
Reporter de războî S. M. P. pentru Aeronautică



1. Iarna, pe un aerodrom, în Rusia. „Elefantul" lângă avioanele de vânătoare (S. M. P.)



2. „La destinație" (S. M. P.)



3. „Elefanții" în sbor, văzuți de autorul articolului de față.



Med

Adjutantul aviator DODEL TEODORESCU

Era o toamnă tristă care'şi cânta prelung moartea frunzelor peste o-raşul mic în care l-am cunoscut pe Dodel.

Era o toamnă din acelea pe care o simţi în suflet cu tristeţea ei întreagă şi fiecare cădere de frunză îţi aminteşte că ai fost atât de tânăr, de puternic,... că ai trăit.

Era o toamnă tristă care m'a făcut să înţeleg, că în mine a murit cineva. Poate tinereţea... cu tot farmecul ei.

L-am cunoscut pe Dodel în una din acele zile triste de toamnă.

Era înalt, brunet, liniştit şi atât de bun...

A plecat pe frontul de Răsărit mândru, plin de avânt şi de curaj.

A luptat vitejeşte în mai multe misiuni şi într'o zi nu s'a mai întors... aşteptat în zadar de camarazii săi. Se lupta cu un avion inamic. S'au prăbuşit amândouă avioanele, apoi s'a văzut căzând o paraşută. Atât...

De atunci nu mai simt decât un gol imens, imens ca şi zările care l-au cuprins în taina lor albastră. E poate pe undeva departe şi gândul meu îl însoţeşte ca un prieten drag. Am rămas de atunci atât de singură, atât de părăsită şi în acest nesfârşit pustiu nu întâlnesc decât umbra lui înaltă de arhanghel. Nu plâng, deşi nu-l pot uita, nu plâng, deşi am atâtea lacrimi şi poate pentrucă Dodel prin curajul lui a biruit uitarea care l-ar fi întristat. A rămas bun, curat şi binecuvântat de cerul albastru, prin jertfa lui mare, ca o minune.

Sau poate... dar, nu. Sunt sigură că străfulgeră zarea cu ochii însetaţi şi plini de icoana pământului pe care a trăit şi pe care l-a iubit pătimaş şi adânc şi care-l aşteaptă cu atâta drag... ca şi sufletul meu, plin de speranţa revederii...

L. B.

CĂPITANUL AVIATOR GHICA MARIN

După ce se dăduse alarma, Cpt. av. Ghica Marin îşi pregăteşte avionul său şi se desprinde să dea ajutor camarazilor din vânătoarea de zi, — deşi nu era programat în alarmă.

Se dirijează în sector, cu concursul distinsului telegrafist de bord submaistru Teliban Gheorghe, unde ochii de vultur ai căpitanului după ce străpung văzduhul în toate direcţiile descoper adversarul ce a îndrăsnit să pângărească cerul nostru în ziua de 1 August 1943. Singur, angajează lupta cu o formaţie de opt patrumotoare americane de tipul Liberator, ce se îndreptau înspre zona petroliferă, în timp ce altă formaţie se apropia din spate. După o scurtă evoluţie, concentrează un foc viu doborând unul din opt, şi primeşte focul combinat al formaţiei, pe care o ataca şi al formaţiei care se apropia din spate. Motorul stâng ia foc, căpitanul dă ordin telegrafistului să sară cu paraşuta, care, cu mâinile arse, încleştează carnea vie pe maneta de largare a cabanei, trage aruncând capota în aer, curentul îl smulge lovindu-l de profundor şi i se fracturează piciorul stâng, şi după câteva momente de cădere liberă, dă comanda de deschidere şi paraşuta îl salvează pe bravul telegrafist.

Căpitanul întoarce avionul pe spate, pentru ca să poată sări mai uşor, între timp avionul pierde din înălţime şi comandantul vânătorilor de noapte se aruncă fără ca paraşuta să mai aibă timp să se deschidă.

Aşa a vrut Dumnezeu să ia la sine pe unul din cei mai distinşi comandanţi din Aeronautica românească.

Fost profesor şi instructor de sbor la Şcoala Ofiţeri de Aviaţie, vine în Flotila 1 Vânătoare ca să poată acţiona în campania din 1941, cu pieptul strălucind de decoraţii se reîntoarce în Sc. Of. de Aviaţie unde nu rămâne prea mult pentrucă dragostea de sborul de noapte îl chema la comanda unităţii, în fruntea căreia ne spunea că o să stea toată viaţa.

Se simţea bine pe aerodrom şi după primele sboruri de noapte era foarte fericit spunându-ne de câte ori avea ocazia că niciodată nu va părăsi unitatea aceasta în care a găsit cel mai desăvârşit sbor.

Cpt. av. Ghica Marin era comandantul care întotdeauna dădea exemplu şi apoi ordona evoluţiile ce erau programate pentru piloţii săi. În ziua de 1 August 1943 ne dă nouă, elevilor săi, cel mai măreţ exemplu de eroism pentru ca sufletul de sburător al comandantului corect să se înalţe prin jertfă, tinzând spre culmile perfecţiunii divine.

Slt. av. NISTOR GH.

57 (9) 797

Jurnalul Lt Jurjan pg 34.

SUBLOCOTENENTUL AVIATOR
PRETORIAN VLAICULESCU

Aripile cari s'au frânt în această mare luptă a războiului de astăzi, trupuri cari s'au prăbușit din înălțimi înfrățite în moarte cu avionul ca apoi sufletele lor să se ridice iarăși spre marginile ajunsului, au fost multe. Elici singuratice fac atâtea semne ale crucii în margini de morminte proaspete, tinereți temerare și-au strâns fărâme de trup — atât câte au mai rămas la întâlnirea cu pământul — și au coborât acolo în întunerecul neclintit al humei, ele care erau așa de lacome de lumină și cer... Movile cu țărână fierbinte, ce păstrează încă ecourile unor cuvinte care au fost murmurate de cei câțiva camarazi singuratici ce au acoperit mormântul, câteva plante stinghere care-și ridică semnul de întrebare al tulpinei în bătaia anotimpurilor, acestea sunt semnele materiale ale unor existențe care au fost...

Poate, nici un sfârșit, nici o moarte nu are o intensitate tragică, nu are un dramatism atât de halucinant ca aceea a sburătorilor! Acești vagabonzi ai azurului și înălțimilor, poeții aceștia care se îmbată de limpezimi și cer, ar trebui să aibă un alt sfârșit; ceva care să se asemene cu trecerea peste anumite vămi ale văzduhului, un fel de scăpare din orbita noastră pământeană pentru a vâsli spre tărâmuri noi, necunoscute. Și nicidecum o prăbușire în besnă și sânge, nicidecum o atingere a pământului cu trupul făcut inform și fărâmițat.

Totuși, destinul acestor mari nefericiți, care sunt logodiți din leagăn — ca fecioarele brahmane — cu riscul și primejdia, sfințește atâtea frunți tinere care rămân iluminate până în ceasul când aripile negre ale morții le ating cu fâlfâitul lor ultim... Viața lor este o permanentă amânare a unei scadențe, ceasurile lor sunt furate vieții, sau, mai precis — cum spunea un scriitor francez — fiecare aterizare constitue pentru aviator o nouă naștere, este o altă viață pe care o smulg destinului parcimonios.

Sublocotenentul Pretorian Vlaiculescu purta pe frunte și în priviri aceste semne, cum purtau seniorii de odinioară distincțiile lor heraldice. Sborul era pentru el o mare necesitate organică. Cine l-a văzut cum își punea casca de sbor, acei care i-au surprins privirile cu care mângâia aparatul înainte de decolare au înțeles că sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu era el, devenea ceeace este, numai în aceste momente, când se regăsea în sensul adevărat al existenței.

A fost pilot pe un bombardier al cărui echipaj era sedus și entuziasmat de tinerețea, de îndrăsneala, de voioșia lui niciodată potolită. Răsboiul acesta, care a constituit un splendid examen pentru toate armele, a promovat mai ales aripile luptătoare la ranguri magnifice. Și unul dintre cei care și-au avântat aripile în înălțimi de glorie a fost și sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu, pornit astăzi în mărșăluire sfântă pentru țară..

Intr'o dimineață — era în 2 Octombrie 1943 și era prima misiune ce.i se încredințase după înapoierea din concediu — sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu nu s'a mai întors din drumul albastru pe care plecase. Pe fruntea lui albă și atât de liniștită, lumina și moartea au depus simultan sărutul lor, făcând să înflorească în acelaşi loc macii aprinși ai sângelui...

In străfulgerarea pe care va fi avut-o, între viață și moarte, va fi isbutit abia să gândească asupra datoriei pe care și-o desăvârșea eroic, la chipurile spăimântate și plânse ale părinților când vor afla, și, la profilul acela mic, firav, care-l aștepta din însuși ceasul despărțirii... (Viorica)

Poate, în noaptea care a prevestit căderea lui, mâna aceea tristă va fi întârziat mai mult făcând semnul crucii în fața unei candele care, dela plecarea lui, a rămas mereu aprinsă... Poate, când inima i-a svâcnit în ultimul spasm al durerii, la o fereastră care a rămas pururea deschisă, două priviri s'au strâns speriate din fața cerului în acea dimineață a morții...

Sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu a căutat cerul cu limpezimile lui strălucitoare, a iscodit tainele depărtării și s'a legat de luptă cum se prindeau haiducii la trântă dreaptă. Tinerețea lui, miruită generos de soartă cu semnele nobile ale virtuții ostășești, inima lui mereu deschisă, curajul lui și avântul lui, privirile lui pururea flămânde de înălțimi și azur i-au determinat din vreme calea vieții. De aceea, prăbușirea în gol și în neființă, căderea lui din acele înălțimi de catapeteasmă nu.a fost o moarte obișnuită.

Nu!

A fost o împlinire de destin...

VIORICA VASILESCU Brașov



Adj. av. ȚURA IOAN

S'a rupt din căminul părintesc al Iașului lui drag, pentru a se 'ndrepta spre țara Bârsei mânat de un avânt lăuntric de care sunt pătrunşi toți acei predestinați să înfrunte legile firii. Işi făurea planuri mărețe chiar din primele clase de liceu: „mă voi face aviator cu orice preț"! Suflet de titan cu inimă de aur, era îndrăgit de toți, așa cum îndrăgeşti un copil ascultător și blând. Călăuzit pe drumul aripilor a trecut cu succes la 22 Septembrie 1939 probele de Gr. II intrând apoi în Școala Militară de Pilotaj. Pasionat de arta sborului, asimilează cu multă uşurință cunoştințele de specialitate pentru ca apoi să-și ia brevetul de războiu.

E 7 Octombrie 1943.

De pe un aerodrom din stepa Rusiei prietenul meu drag Jean decolează cu Stukasul lui în ultimul sbor la a 80-a misiune.

Acolo în luptele apocaliptice din îndepărtata Rusie, departe de cei dragi care te-au iubit și prețuit, tu ți-ai pus trupul tău piatră de hotar pentru apărarea civilizației și dreptului nostru milenar, scriind cu șângele tău, pagini de falnică epopee. Onoare ție șoim neînfricat.

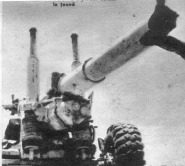
Așa s'a sfârșit viata unui tânăr sburător, căzut la datorie pentru cruce și neam, pentru pământul nostru strămoșesc și gloria aripilor noastre.

Pilot aviator
POPOV NICOLAE

în țeavă



...nd harta, înainte de atac
(P.K.)



Tunar antiaerian german la lucru
(P.K.)

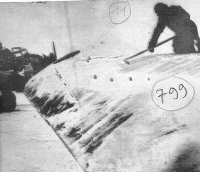


...i croați luptători pe frontul de est
(P.K.)



Avioane germane de vânătoare, pe frontul de est, așteptând să înfrunte inamicul
(P.K.)







ALIATII NOȘTRI

…loți japonezi urmărind evoluțiile camarazilor lor *(Domei)*

Pilot de vânătoare japonez în iureșul luptei aeriene *(Domei)*



BIRUITORU

Prima dată când l-am văzut descălecând dintr'o misiune de răsboi pe s-lt. Marinescu Eugen, în ziua aceea caldă şi însorită în care am început marşul spre răsărit, am înţeles că nici amintirea armei din care plecase ca să vină în aviaţie, nici rugă sfântă de mamă n'are să-l mai întoarne din drumul său. Il vrăjise cerul şi adunase, în ochi, toată cucuta luptei pe care a trăit-o în atacul dela Ismail.

Ne cunoşteam de un an de zile, dela Centrul de Instrucţie unde ne adunasem o sumedenie de băieţi din toate armele, să ne logodim cu cerul. Şi ne-am reîntâlnit pe front, într'acelaşi grup operativ, pentru a ne despărţi din nou şi a-l regăsi mai târziu în vechea mea Flotilă de luptă, mutat la insistenţele sale, deoarece vroia să treacă pe material greu. Prietenul meu Marinescu se pasiona din ce în ce mai mult de problemele de sbor şi avea să devină, astfel, unul din cei mai tari bombardieri.

Am dat peste el pe front, când atinsese cea de a 180-a misiune la inamic. Locotenentul Marinescu Eugen devenise, în felul său, unul din aşii Grupului său de bombardament. Rămăsese acelaş băiat, falnic, poate mai puţin sgomotos ca înainte şi pe bună dreptate, fiindcă în cele 180 de misiuni executate în interiorul teritoriului inamic trecuse de multe ori la câţiva milimetri de moarte... Odată chiar, i s'a agăţat cucumeaua de pulpană sus, sus, la 5000 de m. pe cerul vrăjmaş, doar, doar l-o doborî şi viaţa din el a fost mai tare, apărându-se cu tinereţea, cu voinicia, cu credinţa ei fierbinte în ea însăşi. Era la 25 Octombrie 1943. Un an, exact un an dela accidentul său dela Taczinskaja...

Cu bombele grele ancorate de avion, adj. Zaharcu care pilota aparatul, a încercat atunci de două ori să decoleze şi tot de atâtea ori i-a lăsat motorul drept. Dar motorul dase turajul, la sol, şi avionul trebuia să pornească în misiune, încât Zaharcu a reuşit a treia oară să-l desprindă de pe pistă. N'au atins însă 10 metri şi motorul s'a oprit; nu s'au dumirit bine şi i-a lăsat şi motorul stâng. Dumnezeu poate şti dacă, şi cât timp, au avut să treacă bombele pe inert, n'au terminat un tur de aerodrom şi au căzut dela aproape 20 m., aşa cum poţi cade cu ascensorul. Un an de zile mai târziu, în aceeaşi zi, echipajul lt. Marinescu Eugen avea să trăiască cea mai emoţionantă întâmplare a lui.

Bombardase Akimovka, lângă Melitopol, în echipaj cu lt. Ionescu Ion, serg. Zamfirescu şi serg. Grigore, în formaţie de 8 avioane conduse de cpt. Schmalz. Erau la înălţime mare şi şeful de bord tocmai se pregătia să închidă trapele după ce lansase toată încărcătura pe obiectivul, destul de bine garnisit cu poziţii de a. c. a. Deodată avionul a fost scuturat de o explozie puternică în planul drept şi motor.

— „Parcă mi-a aruncat un pumn de nisip în ochi. Planul era în flăcări şi se rupea dela vârf".

Pilotul a făcut un viraj la stânga şi au părăsit formaţia, cu ochii ţintă pe vârful planului care începuse să fâlfâie.

Şi-au dat seama amândoi ofiţerii dela bordul avionului sinistrat că viaţa echipajului sta în cât mai putea dura planul care lua forme vizibile de mânecă, încreţindu-se, tremurând să sară din umerii aparatului.

— Ne atacă doi vânători, domnule locotenent, anunţă mitraliorii şi viaţa echipajului devenia astfel ajunsă la punctul ei critic.

— Săriţi cu paraşuta! strigă locotenentul Marinescu trăgând dela mitraliera din spate, şi privind între două rafale la planul avionului care abia se mai ţinea în umerii aparatului.

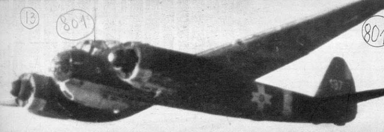
— Nu se deschide capota!

Totul s'a petrecut într'o clipă, şi la 5000 metri, pe cerul inamic. Din cauza loviturii primite, capota inferioară care este utilizată pentru salvare cu paraşuta, nu-şi desprindea obloanele să elibereze pa-



801

801



tru oameni ermetic cuprinși în morișca aceasta care-i precipita spre pământ, fiindcă planul rănit s'a sgârcit până a sărit, lăsând avionul invalid. Apoi aparatul a intrat în vrille, odată, de două, de patru ori, Marinescu le-a numărat. La a doua vrille mușchii i s'au încordat și și-au cerut libertatea. A ridicat mâinile și, cu puteri însutite, a svârlit capota de sus. O putere nevăzută, dar o putere cerească l-a smuls și l-a svârlit în aer, lăsându-l să cadă, proectil, cu pachetul parașutei ca o raniță deasupra capului și capu'n jos, spre pământul pe care-l vedea ca pe o imensă farfurie neagră care se apropia de el să-l strivească.

Aerul era rece și-i făcea bine baia aceasta pe care o făcea cu viteză amețitoare, dar instinctul de conservare i-a comandat o nouă reacție musculară și, cu coatele întoarse spre bagajul parașutei, a încercat de câteva ori să-i prindă mânerul. S'a apucat înfășurat de curele, încercând să le tragă spre el. I-au scăpat prima dată și iarăși a început să tragă, cu nădejde, de ele, până a prins mânerul solid și a smucit de el. O răsucitură puternică, ca la osdrop, și s'a trezit instalat comod în chingile umbrelii care se desfăcuse victorioasă deasupra lui.

— „Niciodată n'am trăit senzația de liniște completă ca atunci când m'am trezit singur, în văzduh, sub umbrela parașutei și căutându-mi camarazii cu ochii... Am zărit una, mai sus, și atât. Celelalte se deschiseseră mai târziu și sub mine".

Și când îi era lui inima mai caldă de mulțumire că a scăpat din această grea încercare, a auzit fiind gloanțele în jurul său. Un vânător sovietic urmărise parașuta și a tras, dar n'a mai revenit, fiindcă l-a pus pe fugă un vânător român. Sublocotenentul Milu Ion, cavaler al ordinului Mihai Viteazul, văzuse drama care se consuma la bordul acestui avion intrat în vrille și nu mare i-a fost bucuria când a văzut cum din el încep să răsară păpădiile albe ale parașutelor. A rămas în zonă, făcând în viragii largi, protecția camarazilor dela bombardament care veniau încet spre pământ.

„Un vânt bun, fericit, ne-a scos din spațiul aerian al liniilor inamice. Vântu-i prieten cu românul. Am să-i fac o statue"! povestește lt. Marinescu Eugen care aterizase excelent într'un sector proaspăt de lupte, printre grămezi de cadavre și sub un năprasnic foc de artilerie sovietică.

Unde se afla? Habar n'avea! S'a uitat în toate părțile, abia scoțând capul din tranșee; îi revenise spiritul armei din care plecase, și luptătorul terestru își studia terenul cu minuțiozitatea și cu atenția pe care sburătorul nu i-o prea dă. Aterizase cam între două sate. Unul cu biserică, o biserică dărâmată ca o viziune din cele ale Baronului Münchausen. Apoi a luat-o pe burtă, târându-se printr'un șanț până l-a țintuit în loc un strigăt. În picioare, cu pistolul în mână, un ofițer german l-a somat. Marinescu și-a desfăcut salopeta cum a putut și și-a arătat Crucea de Fier. Cei doi ofițeri s'au îmbrățișat și, după ce i-a dat vermouth și țigări, locotenentul acesta din Corpul 22 Blindat l-a urcat pe aviatorul român în motocicleta lui cu atașul plin de grenade. Și așa, cocoțat pe piramida de grenade, lt. Marinescu Eugen și-a regăsit camarazii din echipaj la un tanc sanitar, unde au trebuit să asiste la un atac dat de 10 Stormovikuri, timp de un sfert de oră, fără nici un efect. Apoi a plecat mai departe, să-și caute terenul, cu un slt. german, comandantul unei companii de tunuri de asalt care atunci răsărise din prima linie, pentru a raporta 35 de tancuri distruse de unitatea lui în acea zi.

După 5 zile a sburat din nou. Nici nu putea altfel, de vreme ce puțini sunt aceia care se pot mândri cu recordul său de misiuni și mai ales că, un biruitor al morții nu poate sta mult în repaos.





25 X 43

Echipajul căpitanului aviator

SCULY DORIN

de DEM. BEN. CARAC
desene de SLT. AV. COSTIN GEORGESCU

Era în noaptea de 21 August 1943, când la ora 2, în camera şefului biroului de operaţii, telefonul taie liniştea ca o sirenă de alarmă. Lt. av. Jan Rădulescu sări din pat, ca şi cum ar fi stat de veghe lângă această cutie care, în fiecare noapte, aduce ordinul de misiune pentru Grupul de Ju 88.

— „Da, eu Domnule Maior", răspunse locotenentul pe întuneric, la întrebarea celui ce sunase. „Să aprind lumina".

— „Scrie obiectivul", se auzi prin aparat vocea hotărâtă a Maiorului dela Corpul Aerian.

„Satul Studemak dela Sud-Est de Isium să fie atacat. Vânătoarea amică va face protecţia în zonă. Celelalte obiective urmează prin teleimprimator. In zonă este un a. c. a. puternic. Cu noroc să dea D-zeu".

— „Să trăiţi şi vă mulţumesc", răspunse Lt. Jan Rădulescu, punând apoi receptorul pe masă.

Cu harta pe genunchi, stând pe marginea patului lt. îşi făcu în gând toate calculele, privi apoi ceasul, era 2,10, asta înseamnă că într'un ceas celmai târziu echipajele trebue să fie plecate la aerodrom. Telefonul şi curierul intrară în acţiune.

La ora 3, mici luminiţe de ţigări ca nişte licurici, apărură lângă maşina care transportă echipajele de alarmă la câmp.

La lumina unei lanterne se făcu apelul. Cerul plin de stele vestea o dimineaţă luminoasă. De departe se auzeau motoarele, pe care credincioşii mecanici începuseră să le încălzească.

Glumele, odată cu pornirea maşinei îşi făcură apariţia, pe întuneric.

— „Ce zi e astăzi „Tătusule", se auzi vocea metalică a lui „Palarof".

— Sâmbătă, mamă dragă, parcă mă văd alergând cu maşina la şosea în căutare de aer curat.

— Care maşină, întrebă Gâgă, aia care a proptit stâlpul dela „Mioriţa"? Discuţia continuă şi timpul până la aerodrom trecu fără ca să simtă cineva.

AVIOANELE PĂREAU FANTOME...

In fundul aerodromului, cerul îşi aprinse o mică făclie, care parcă încerca să se întreacă cu lumina cu roşul balisajului.

Ordinele erau scurte şi se amestecau cu sgomotul motoarelor. Pe rând, ca nişte fantome înconjurate de flăcări, avioanele s'au îndreptat către punct şi la ora fixată; lăsând în urmă liniştea şi un nor de praf, şi-au luat sborul către obiectiv.

Prima patrulă, în formaţia de cocori aranjaţi simetric ca şi cum ar fi fost puşi cu mâna, ajunge la obiectiv.

De sus, dela înălţime, satul Studemak se vedea cum îşi doarme în linişte ultimele clipe ale dimineţii, în patul moale al verdeţii.

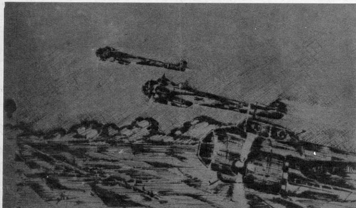
Observatorii intră în acţiune. Surpriza fiind realizată, vânătoarea inamică nu-şi arătase încă burta înstelată pe seninul cerului. Incordarea creşte. Liziera satului intră în vizor şi, ca la un semnal nevăzut, ploaia de bombe începe să curgă.

Artileria antiaeriană lovită şi trezită de enorma cantitate de explozibil, intră în acţiune.

Se vede clar cum de jos, limbi de flăcări se îndreaptă spre cer. Observatorii îşi însemnă locul de unde se trage.

Uite şi acolo una, alta dincolo lângă şirul ăla de pomi. Ce naiba, parcă sunt ca ciupercile.

Prima salvă încadrează formaţia, care degajează rărind rândurile către



(15) (803)

stânga. Focul se întețește. Exploziile sunt cu sutele în stânga, în față, în mijlocul formației, mai sus, mai jos, la dreapta.

Sguduituri puternice care saltă gigantica pasăre metalică, arată că exploziile au fost foarte aproape și dedesubt. Ochii întregului echipaj sunt pe cer. Prin microfon se aude mereu locul unde apar gogoloașele de fum negru, cartea de vizită a artileriei grele inamice.



UN AVION A FOST RĂNIT...

Deodată avionul din extrema dreaptă cabrează, în fața lui la mai puțin de 20 metri, un proectil a făcut explozie, apoi revenind în linie de sbor după o clipă, apare un fum negru din motorul stâng care trage pe cer o linie lungă și groasă.

Toți se întrebară cine-i? Ne dăm numai decât seama că este echipajul Cpt. Sculi Dorin ca observator, adj. Cojocaru N. ca pilot, Maes.rul Ghigeanu Teodor radiotelegrafist și Cap. Burcău trăgător aerian. Lăsăm exploziile de a.c.a. și urmărim pe cât posibil avionul lui Sculi. Parcă întreaga tragere s'a concentrat pe el; în jurul lui sunt zeci de explozii. Fumul s'a îngroșat lăsând să apară și o limbă ascuțită de foc.

Am eșit din zona apărată de artileria inamică, obiectivul fiind atins din plin, iar dușmanul cu siguranță că a suferit pierderi enorme.

Ne întrebăm ce luptă titanică se petrece în avionul lui Cojocaru, care în fiecare clipă rămâne în urmă. Un motor a fost oprit. Focul s'a stins doar pentru o scurtă durată căci de departe se vede iar cum a apărut lumina roșie, care parcă face concurență soarelui.

Formația strânge rândurile, unul mai puțin. Avionul încă plutește dar pică simțitor. Oare este cineva lovit? Iată întrebarea care ne frământă. Poate acolo în carlingă mirosul de sânge cald se amestecă din plin cu mirosul de benzină și ulei.

Auzim prin radio:

— „Alo! aici Cpt. Sculi, am fost loviți în bot și motor; palonierul rupt, aparatele de bord nu mai funcționează, suntem răniți, totuș..." și acest totuș ne-a făcut să ni se umple sufletele de bucurie, „vom ateriza în liniile noastre".

CU TRUPUL SĂU, CPT. SCULI ACOPERĂ SPĂRTURA...

Ne-am continuat drumul. Am făcut regulamentarul „rasse motte", peste postul de comandă, unde ne așteptau băieții și apoi am aterizat. La controlul avioanelor, nu mare mi-a fost mirarea când am constatat urmele de schije în trupurile metalice ale blândelor noastre avioane. Dar ce contau ele față de lipsa lui Sculi și Cojocaru!

Ziua trecu monotonă. Spre seară însă un telefon ne-a adus veselia în Grup. Dela Meshewaja, aceiași voce a lui Sculi, dulceagă și puțin graseiată, ne anunța că au aterizat cu bine, dar de așa bine să aibă parte numai bolșevicii! A doua zi, Duminică, vor fi aduși la Spitalul din aceeași garnizoană cu noi.

Nerăbdători, după terminarea misiunei cu bine, ne-am îmbarcat a doua zi în frunte cu Comandantul și ne-am dus la Spital. Acolo am aflat cum a decurs drama în toate amănuntele ei. Proectilul explodase chiar în fața avionului trimițând schije, care au spart parbrizul din față, au rupt palonierul cu ajutorul căruia se ține direcția și au stricat vitezometrul, altimetrul și toate aparatele de bord, rănind totdeodată pe Sculi și Cojocaru la picioare și cap. Cum aerul pătrundea năvalnic în carlingă, înfrânând avionul și făcând imposibilă conducerea, cpt. Sculi, deși rănit, a acoperit cu corpul lui spărtura, ajutând totdeodată cu mâinile să țină palonierul rupt, pe care picioarele lui Cojocaru nu-l mai puteau struni, neavând putere.

Calmul lui Cojocaru zis și „Pinochio" a salvat întreg echipajul. Închizând benzina dela motorul lovit, a stins focul, cum însă pierdea înălțime, a fost nevoit să-l repue mereu și de fiecare dată apărea focul.

CADOU DELA ECHIPAJUL SCULI

Ajunși în liniile noastre, Cojocaru le-a spus că dacă vor să sară cu parașuta, să o facă acum cât timp mai are înălțime, el dorind să rămâie în avion pentru a salva materialul.

Coeziunea echipajului s'a dovedit însă a fi la înălțimea tradiției, căci au refuzat cu toții, conlucrând la un aterisaj forțat, având încredere în calitățile de pilot ale micului Cojocaru, încercat în luptă și rănit acuma pentru a doua oară.

Nu știu cum i-ar fi altuia, nesburător, dacă ar sta în botul avionului, ținând cu mâinile palonierul și cu piciorul rănit plin de schije, văzând cum se apropie pământul cu o viteză de circa 250 km./oră și totuș cpt. Sculi a stat până la sfârșit! (803)

Când s'au dat jos din avion, au început să râdă.

S'au pansat singuri și, luând în spinare parașutele și aparatele mai principale, ca o caravană pe întinsul verde al Rusiei, au pornit spre satul care se vedea în zare.

Nu cred ca bolșevicii să fi avut vre-un mare avantaj prin scoaterea din luptă a acestui echipaj pentru ~~puțin timp~~, știu însă că întreg echipajul le-a plătit cu vârf și îndesat această pauză de sbor, trimițându-le de atunci, în fiecare zi, porția reglementară de bombe, pe care Caporalul Burcău de fiecare dată scria cu cretă; *cadou dela echipajul Sculi.*

Cpt. Av. DEM. BEN. CĂRAC





...şi turnul vechiu din com. Valea Domnului

Cheile Bicazului

ŢARA NOASTRĂ





Ţărani din Ţara Oaşului





Lacul Roşu

Casă din regiunea Du



Intre Viață și moarte

BOMBELE atârnau greoaie în ghiarele lansatoarelor. Personalul terestru trebăluia în jurul avioanelor, punând la punct ultimele lucrări.

Dinspre baraca Comandantului escadrilei venea peste aerodrom mașina cu sburători, învăluită de praf în lumina soarelui călduț a unei zile de toamnă târzie.

Aproape de adăpostul avioanelor mașina se opri.

Tineri, cu fețe vesele și plini de viață, observatorii, piloții, radiotelegrafiștii și mitraliorii se îndreptau în grupuri, pe echipagii, spre avioanele lor. Centurile parașutelor s'au strâns în pocnetul scurt al cataramei.

Incet, încet, bombardierele s'au urnit din adăpostul de pământ asemenea unor uriași ihtiozauri preistorici, mugind puternic, umplând atmosfera de freamăt. Aliniate, în formații, avioanele au decolat unul după altul ca sub comanda baghetei unui vrăjitor nevăzut. Ca un ultim salut celor de jos, bombardierele au făcut un larg viraj deasupra aerodromului, după care s'au îndreptat spre liniile frontului.

Fiecare, instalați la posturile lor urmăreau tăcuți evoluțiile coechipierilor, aruncând din când în când priviri atente pe cer, pentru a preîntâmpina o eventuală surpriză din partea vânătorilor „roșii". Aproape de linia frontului li s'au alăturat două echipagii cu cruce galbenă, din care piloții le făceau semne amicale cu mâna. Erau vânătorii români în misiune de protecție. Increderea crescu în inima celor dela bombardiere. Sarcina de pază și apărare nu-i mai interesa.

Obiectivul se apropia. Din partea inamicului nicio reacțiune. Grădini simetric aranjate se desfășurau ca un covor sub ochii atenți ai observatorilor. Profitând de acest camuflaj natural bolșevicii îngrămădiseră în aceste grădini imens material motomecanizat, trupe și numeroase baterii de artilerie.

Primul val de avioane își lansă încărcătura ucigătoare de bombe, care au pornit cu vâjiit de moarte asupra celor ce credeau că la umbra copacilor desfrunziți au găsit adăpost și siguranță. Al doilea val de bombardiere ajuns deasupra obiectivului făcu aceiași manevră. Intâi bombele ușoare, după care și cele grele, se înșurubau fluturând din aripioare, grăbindu-se parcă să desăvârșească o p e r a de distrugere de jos.

Misiunea era terminată.

Avioanele ușurate au săltat mai sus, după care vitezometrul începu să crească.

UN MOTOR S'A OPRIT IN CER

Prima formație era în viraj pentru a se pune pe direcția drumului de întoarcere când antiaeriana rusească începu un foc violent cu intenția de a răzbuna prăpădul pricinuit de ai noștri.

Lt. av. Ionescu I., Lt. av. Marinescu E., Serg. R. T. F. Ștefănescu B. și Serg. trăgător de bord Grigore N. — eroii acestei impresionante întâmplări pe care vreau s'o redau mai jos — urmăreau exploziile ce isbucneau în jurul lor. Erau în centrul exploziilor ce isbucneau în jurul lor. O lovitură le săltă avionul în sus după care imediat urmă o altă explozie ce se produsese în față și foarte aproape. Tot plexiglasul din botul avionului se făcu cioburi, sburând în toate părțile prin cabina de comandă. Un moment pilotul și-a pierdut controlul simțurilor, în timp ce sângele cald începu să i se prelingă pe toată fața. Ochii îi usturau. Avea cel puțin opt așchii înfipte în cap și obraji, care îi produceau dureri îngrozitoare.

— Sunteți rănit, Domnule Locotenent — i-a strigat din spate radiotelegrafistul privindu-l speriat.

— Nu e nimic, vom sbura mai departe,— a căutat pilotul să-și încurajeze camarazii, în timp ce cu o mână manevra manșa, iar cu cealaltă își șterge fața de sânge.

Observatorul, rănit și el c ă u t a să-și dea seama de gravitatea situației controlând ceeace a mai rămas nestricat la bord.

— Vom putea duce avionul până în liniile noastre? a întrebat el pilotul.

— O să încerc — răspunse calm Locotenentul Ionescu.

Abia termină vorba și o nouă explozie îi ghemui pe toți unul în altul. De data aceasta proectilul lovi exact în mijlocul planului drept, între rezervoare, sfâșiind tabla învelitoare și svârlind în aer capota motorului drept pe care îl lăsă completamente gol.

Deodată elicea începu a se bălăngăni fără putere, ca o jucărie de bâlci.

Uleiul țâșni afară prin toate spărturile, lăsând o lungă dâră de fum în urma avionului.

Planul trepida îngrozitor, și-l priveau desnădăjduiți cum se rupe. Limbi mari de foc începură să se prelingă din spatele motorului.

Ardeau!

Ce vom face, Doamne!

— Sărim — țipă observatorul, repezindu-se la t r a p a de deasupra carlingei.

UN MESAGIU VIU...!

Mitraliorul trăgea disperat de mâner să smulgă portiera de sub burta avionului ca să poată sări pe acolo împreună cu radiotelegrafistul dar ea nu ceda, fiind blocată probabil de schije.

Observatorul însă reuși să deschidă trapa de deasupra și în momentul următor dispăru prin ea, u r m a t îndeaproape de radiotelegrafist.

Pilotul și mitraliorul n'au mai putut să sară pentru că tot atunci rupându-se planul cu motor cu tot, avionul se angajă într'un fel de vrille, care îi izbea de toți pereții cabinei.

Nu puteau face nicio mișcare voită. Mâinile le erau înțepenite, ca și tot ce era viață în ei de puterea curentului.

Ca de o forță uriaș de puternică erau înșfăcați, rostogoliți și isbiți fără suflare, de pereții acestei carapace a morții.

Cât a durat această tortură nu și-ar putea da seama nimeni, dar dela un timp au observat, că nu mai sunt trântiți atât de puternic ca la început. Că pot să se miște, oarecum. Se rupsese și planul stâng.

Ceeace mai rămăsese din avion, căpătând o formă aproximativ aerodinamică, nu se mai răsucea în toate direcțiile, ci urma un drum, ca să-i spunem așa normal.

Semănau cu o rachetă vie, cu un mesagiu spațial ce purta două suflete omenești, două vieți, care peste câteva clipe nu aveau să mai fie. Dar să lăsăm pilotul:

— Vedem cum se apropie vertiginos pământul, vedem moartea căscând gura-i enormă și știrbă;

— Știam că totul se va sfârși curând.

— De ce însă priveam lucrurile cu atâta liniște?

— Nu știu!

— Nici nu știu dacă renunțasem la viață și mă împăcasem cu ideea morții. Știam, simțiam, v e d e a m moartea, doar atât.

— A fost dat să nu mor însă, căci un curent de aer salvator rupse botul de plexiglas al cabinei și împingându-mă cu putere spre trapa pe unde mai înainte dispăruseră observatorul și radiotelegrafistul, m'a svârlit afară.

— Mitraliorul, care până atunci numai el știe cum a trăit, când a văzut că mă preling pe dinainte-i înspre afară, se agăță cu amândouă mâinile de picioarele mele, eșind amândoi odată din blestemata celulă.

POPAS IN LINIILE NOASTRE

— După câteva tumbe parașuta s'a deschis. La vreo două sute de metri sub mine, mitraliorul plutea și el agățat de parașuta lui.

— Eram salvați!

— In clipa următoare însă, fulgerător m'am întrebat: Unde ne aflăm? Unde erau ceilalți?

— Și totuși, parcă speram ceva. Parcă așteptam ceva de bine. Dealtfel vântul mă purta spre Vest, după cum ușor îmi dădeam seama privind soarele frumos de toamnă, pe care Dumnezeu din cer, mă învrednicise să-l mai văd, dar deodată puternic, un fâlfâit de pasăre mă face să-mi ridic privirile în sus. Primejdia era dintr'odată iar lângă mine: planul stâng al avionului meu se răsucea ca o uriașe pânză în bătaia vântului.



— Și de data asta norocul a fost de partea-mi, imensul plan al avionului a trecut pe lângă mine doar la câțiva metri răsucindu-se amenintător în ultimul său sbor.

— Tot atunci am observat că parașuta îmi era ferfeliță și că se desprindea pe ici și colo de firele susținătoare.

— Cât a suferit și ea săraca; nu mai avea mult de trăit.

— Noroc că nici eu nu mai aveam mult de coborât.

— După câteva clipe picioarele mi-atinseră pământul, eram însă așa de slăbit, încât nu m'am mai putut susține și m'am lăsat târât în neștire pe terenul plin de scaeți și iarbă uscată. Era ca o mângâere, față de cele ce îndurasem pe sus.

O umbră se apropie de mine. Un ostaș.

— „Ești la noi camarade"...

Atunci am aflat că eram în liniile noastre!

Nu mai mi-aduc aminte nimic. Nici nu mai interesează.

Moartea pe care o văzusem cu ochii mei, era acum departe, departe, învinsă de data aceasta!

Adj. av. rez. SCRIPCARU VASILE

Reporter S. M. P. pentru Aeronautică



Cadoul

de EUGEN PÂRVAN

— „Dă, mă, şi tu 400 de lei"...
— Nu dau, dom'le! Eu n'am bani pentru cadouri!
— „Calicule"...

Şi, întorcând spatele, Jean ia pe Ilie de braţ. După câţiva paşi întoarce capul ca să mai încerce odată:

— „O să vedem noi ce mutră faci când vom spune fetelor că numai eu şi Ilie am contribuit la cadou?!"...

Şi fiindcă cel vizat îşi mărginise nepăsător răspunsul la o ridicătură de umeri, Jean închee discuţia cu verdictul:

— „Tâmpitule!"...

* * *

Scena se petrecea acum douăzeci de ani la Şcoala de Pilotaj, în preajma ieşirii din atelierele tâmplăriei. Orânduite, ca pentru o expoziţie, de maistrul ce le lucrase şi care aştepta lângă ele mulţumiri pentru munca depusă, o masă rotundă şi patru chaise-longuri reprezentau cadoul destinat celor trei surori: Florina, Lucica şi Suzana, cărora trei camarazi de sbor: Jean, Ilie şi Puiu le făceau curte.

Sborul şi dragostea pentru cele trei fete cimentase între aceşti prieteni o legătură a cărei temeinicie, înfruntând vâltoarea vremurilor, dăinueşte şi astăzi...

Pentru a nu întrerupe măcar o clipă tovărăşia pe care ziua le-o menţinea viaţa comună de pe aerodrom, renunţaseră la camera mobilată pe care fiecare o avea închiriată în oraş, mutându-se toţi trei la cazarmă, într'o odaie mansardată, de de-asupra Pavilionului Escadrilei de Depozit. In fiecare seară când se termina sborul şi până târziu în noapte — de multe ori până în zori — în liniştea cazărmei unde toţi dormeau, neastâmpărul de vorbe al celor trei prieteni îndrăgostiţi ţinea tovărăşie veghei sentinelelor:

— „Haideţi, mă, să le cerem în căsătorie!"
— „Fii serios! Până nu ne punem bine cu soacra, pericolul oalelor svârlite în cap nu-i înlăturat".
— „Are dreptate Puiu, Jeane! Lasă până la iarnă ca focul sobelor să încălzească sentimentele soacrei".

Şi căutând să acopere cu glume năzuinţele purtate de tinereţea gândurilor, cei trei prieteni albeau noaptea cu lumina dorurilor...

Datorită uneia din nenumăratele curiozităţi ale dragostei, sentimentele dintre surori şi camarazii de sbor se prezentau într'un raport invers proporţional etăţii; cel mai în vârstă — Jean — era îndrăgostit de cea mai mică: Suzana, iar cel mai tânăr — Puiu — de cea mai mare: Florina; Ilie, prin forţa împrejurărilor, rămăsese curtezanul celei mijlocii: Lucica. Sub aspectul caracteristicilor proprii, Jean era —*manieratul*, Ilie— *temperatul*, iar Puiu — *şmecherul*.

Manieratul lui Jean se alătura, în materie de bani, însuşirii specifică elanului aviatoricesc din acele timpuri cunoscută sub denumirea de *mână spartă*. De câte ori se încasau soldele, ordonanţa lui Jean — mânată de *maniera* şi *mâna spartă* a stăpânului său — părăsea oraşelul de provincie unde funcţiona Şcoala de Pilotaj, ca să aducă din Bucureşti pentru cele trei surori, în ambalaje pe care se putea citi firma Casselor din Capitală, flori şi bomboane. Şi aproape tot de atâtea ori, la întoarcerea soldatului şi mai înainte ca Jean să-şi primească cumpărăturile, în locul florilor din pachete şi al bomboanelor englezeşti din cutiile rotunde de tablă, şmecheria lui Puiu făcea să apară, respectiv, zarzavaturi luate de la Serviciul Aprovizionării şi pietricele strânse din aleele Cazărmei.

Dacă timpul şi neatenţia lui Jean îngăduiau, florile adevărate şi bomboanele englezeşti luau drumul spre casa celor trei surori, aşa cum dealtfel îşi aveau destinaţia singura modificare constând doar în faptul că ele reprezentau acum nişte *„umile atenţii"* provenite numai din partea lui Puiu. Când şmecheria era descoperită, scandalul se limita în cei patru pereţi ai camerei mansardate, întrucât pe deoparte jena lui Jean de a se afişa ca păcălit şi pe dealtă parte situaţia de fapt consumat impunea o conciliere. Lucrurile se materializau în sfârşit prin contribuţia bănească a celor trei prieteni, între cari Ilie accepta rolul de victimă ca să împace lucrurile.

Cele trei surori erau fiicele unui Colonel în retragere. Cu părul ca zăpada curată, cu faţa menţinută rumenă în ciuda anilor, cu ochii blânzi din cari privirile porneau totdeauna cu voie bună, Colonelul cumpănea în balanţa căsniciei sale aparenta asprime a mamei fetelor, femee pe care povara gospodăriei şi grija de viitorul celor trei fiice o făceau mai puţin comunicativă.



In lumea micului orăşel şi în uzualele prescurtări provinciale, familia era cunoscută sub denumirile: *„Domnul Colonel"*, — *„Doamna Colonel"*, — *„fiicele domnului Colonel"*, — *„casa domnului Colonel"*.

***

Dialogul prezentat la începutul acestei povestiri se născuse în jurul cadoului (o masă rotundă cu umbrelă şi patru scaune) pe care cei trei prieteni urmau să-l facă surorilor, cu ocazia celor 30 de ani pe care îi împlinea căsnicia Doamnei şi Domnului Colonel. Confecţionat în atelierele Şcoalei, cu lemnăria strânsă din dărămăturile unei baraci şi cu pânza cumpărată de Jean dela Bucureşti, cadoul reprezenta — material şi manoperă — o cheltuială de 1200 de lei. Convins că suma se va împărţi între toţi cei trei îndrăgostiţi, Jean avansase banii, luase dela Ilie contribuţia acestuia şi, de aproape o săptămână, căuta să recupereze partea de 400 lei care revenea lui Puiu. Dar spiritul de şicană al acestuia şi faptul că Jean ţinuse lucrul *secret*, probabil pentru a-şi revendica în faţa fetelor paternitatea ideei, — făceau ca Puiu să refuze participarea la cheltuelile efectuate. Implicit el se excludea — cum spunea Jean — dela solemnitatea înmânării cadoului.

Era în seara ce preceda ziua onomastică. In camera mansardată de de-asupra Pavilionului Escadrilei Trupei unde locuiau cei trei prieteni, Jean strânsese câte-şi-trei ordonanţele, a lui Ilie, Puiu şi a sa, dându-le ultimele instrucţiuni:

— „Băgaţi de seamă, să nu vă simtă nimeni, că vă omor!".

— „Nţeles, dom'le Locotenent" răspunse corul ordonanţelor!

„Ce-aţi înţeles, mă?" — caută să verifice Jean.

— „Am înţeles" — răspunse soldatul lui Jean, care prin vechimea contingentului se credea îndreptăţit să ia şefia *operaţiunei*, — că la 2 noaptea... luăm masa, umbrela şi cu scaunele... ne ducem la casa domnului Colonel.... ne uităm să nu ne vadă nimeni... eu şi cu Dumitru sărim gardul, după ce dăm zahărul ăsta lui Hector... Gogu râmâne în stradă să păzească... noi punem masa în curte... îi deschidem saltarul şi vârăm înlăuntru scrisoarea... întindem umbrela... aşezăm scaunele împrejurul mesei... apoi sărim gardul şi venim la cazarmă".

— Aşa mă!... dar voi, ăştilalţi doi, aţi priceput şi voi?".

— „Priceput, dom'le Locotenent!".

— Bine, plecaţi şi mâine dimineaţă la 4 veniţi să ne spuneţi ce-aţi făcut".

Şi în timp ce soldaţii părăseau camera, privirea lui Jean, fulgerând spre locul unde Puiu citea o carte, lăsa să se înţeleagă cum gândurile se sbăteau să strige: — „Ne costă pe noi câte şase sute de lei, în loc de patru cât ne-ar fi costat dacă contribuiai şi tu! — dar acum s'a făcut: numai eu şi Ilie am semnat scrisoarea şi numai noi vom beneficia de urmările acestei atenţii civilizate... dobitocule!"...

In seara aceia Puiu nu a luat parte la obişnuitul neastâmpăr de vorbe, cu toate apropos-urile presărate de Jean în discuţia dintre el şi Ilie. Spre miezul nopţii oboseala i-a adormit pe toţi trei.

***

....Brrrrr... şi la sunetul ceasului deşteptător prietenii se sucesc alene sub pături, — dar în clipa următoare sar toţi trei din paturi.

— „Ioane!... Dumitre!... Gogule!!! mă surzilor!"...

— „Ordonaţi", — şi capul lui Ion, apoi cel al lui Dumitru şi în sfârşit al lui Gogu, apar pe uşă. Pe feţele tuturor radia mulţumirea executării ordinului.

— „Ei, ce-aţi făcut?" întreabă nerăbdător Jean.

— „Le-am dus, dom'le Locotenent",

— „V'a văzut cineva?!" —

— „Nimeni... nici Hector nu era afară". —

— „Bravos! Le-aţi aşezat frumos cum v'am spus?".—

— „Le-am aşezat... dar nu lângă scară cum ziceaţ Dvs., că n'am putut deschide umbrela din cauza cireşului

— ...Care cireş, mă" strigă Jean, după ce nedumerirea îi reţinuse o clipă întrebarea.

„Cireşul ăla de lângă scară"...

— „Unde, mă?!... care, mă?!... Ce cireş, mă?"

— „Păi nu-i un cireş la dreapta treptelor, dom'le locotenent?... Nu încăpea umbrela sub el că isbea pânza în ramuri!!".

— „Mă" — strigă Jean înfăşcându-şi ordonanţa de reverul vestonului — „unde aţi dus lucrurile, mă?!"

— „La domn Colonel, dom'le locotenent!"

— „La care Colonel, mă?!"

— „La domnul Colonel Enescu, Comandantul Şcoalei noastre".

Ca trăsnit Jean se svârle pe pat, îşi acoperă faţa cu mâinile şi se înfundă în puful pernelor de unde răsbat înăbuşite strigătele desnădejdii: „Vai de mine"... „s'a dus toată truda"... „cadoul"... efectul"... fi'r-ai al dracului, Puiule... că numai tu ai fost cobea"...

***

La prânz când coborau dela Aerodrom, Jean şi Ilie întâlnesc în uşa popotei pe Puiu, îmbrăcat elegant şi gata de plecare în oraş.

— „Dar unde pleci? — întreabă Ilie, substituind în întrebare şi ascunsa curiozitate a lui Jean.

— „Sunt invitat la masă de Dl. Colonel Enescu, Comandantul Şcoalei.

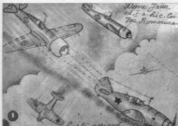
— ? ! ? !...

— „Nu puteam să las lucrurile aşa cum le-aţi încurcat voi. Era normal ca Şeful să bănuiască că am lucrat în Atelierele Şcoalei mobilă pentru străini şi dădeaţi de dracu. Ca să vă înlătur astfel de situaţie am ieşit la raport, i-am spus că e un cadou din partea mea, iar omul, gentil, m'a invitat la masă!".

Rapida dispariţie a lui Puiu după uşa popotei a făcut ca bolovanul aruncat de Jean să-şi greşească ţinta şi, sfărâmând un geam, să majoreze cu doi poli anonima contribuţie a lui Jean la cadoul Comandantului Şcoalei de Pilotaj.



Pentru tineret





Primim, odată cu desenul alătura:, o scrisoare d.n partea elevei Don.. ana din cl. I a lic. com. Zoe Romniceanu. Pentru frumusețea sincerității autoarei, redăm, odată cu desenul, și scrisoarea.

Domnule Director,

Subsemnata Dona S. Jana elevă clasa I-a a liceului comercial ort. Zoe Romniceanu, cu respect vă trimit un desen făcut de mine în timpul liber și care reprezintă o luptă aeriană (văzută din unele reviste cari publică desenele imaginare a multor elevi), cu rugămintea să binevoiți a dispune să se publice în revista Domniei Voastre în limita spațiului liber.

Domnule Director, vă rog să credeți că cu aceasta nu-mi neglijez lecțiile mele cari mă preocupă mai presus de toate, și numai timpul în care sunt liberă în loc să-l întrebuințez altfel mai bine desenez.

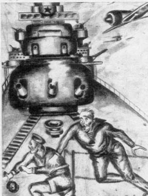
Sper Domnule Director că veți binevoi a da ascultare cererei mele de mai sus și veți binevoi a publica în revista Domniei Voastre în limita spațiului disponibil, pentru care vă mulțumesc.

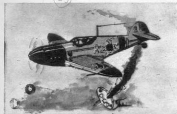
București, la 10 Ianuarie 1944.

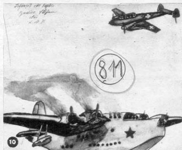
JANA DONA

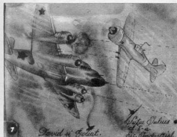


1. Luptă aeriană, de Dona Jana, cl. I. lic. com. „Zoe Romniceanu"
2. In reflectoare, de Popescu Horia, cl. VI. lic. „Ion Maiorescu", Giurgiu
3. Luptă aero-navală, de Nelu Scheianu, cl. VII-a lic. „I. Asan", Caracal
4. In rasmot, de Simulenciu Ioan, Șc. Mil. de pilotaj
5. Vas sovietic atacat, de Irimescu N., cl. IV A lic. „Mihai Viteazul", București
6. Doborît, de Teodorescu I. Mihai, practicant la B. C. R.
7. David și Goliat, de Șuteu Iulius, cl. I lic. industrial, București
8. Tanc inamic incendiat, de Negulescu Aurel
9. Pe Marea Neagră, de Alexescu I. Matei, lic. „Cantemir Vodă", București
10. Sfârșit de luptă, de Bodioc Șt. cl. III. lic. „Aurel Vlaicu", București
11. Lupta aeriană, de Cristea R. Teodor, cl. II. B. lic. „Mihai Viteazul", București
12. Doborît!, de Mihai R. Ioan cl. V. lic. „Radu Grecianu", Slatina
13. Sfârșit de luptă, de Marinescu Ionel, cl. IV. gimnaziul comercial, Brăila





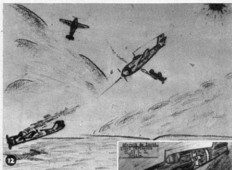


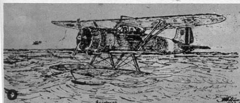


David şi Goliat.











Motomodelul

Printre motomodelele prezentate la Concursul Naţional de Aeromodele pe anul 1943—44, ţinut pe Aerodromul Giuleşti, s'a evidenţiat în chip special acela prezentat de d. A. Moldoveanu, Instructor la Centrul de Aeromodele din Bucureşti.

Motomodelul acesta — pe albul aripelor căruia s'a aprins un trandafir de raze, amintindu-ne parcă un desen din Ţara Soarelui-Răsare — a avut darul să entuziasmeze publicul atât prin eleganţa construcţiei, prin originalitatea ei, cât şi prin performanţele realizate.

Autorul lui — d. A. Moldoveanu elev particular în cl. VIII-a liceală — este un pasionat aeromodelist. Incă din 1935 lucrează în acest domeniu, pentruca începând din 1938 să fie nelipsit dela toate concursurile de aeromodele din ţară. — Dimpreună cu doi colegi, el a făcut un stagiu de studii în Germania unde pe baza brevetului de instructor aeromodelist mai are ocazia — la un concurs popular — să-şi arate meritele şi să reprezinte cu demnitate culorile naţionale, clasându-se întâiul.

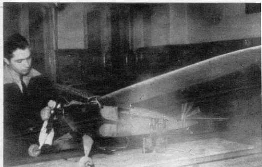
Faptul că Moldoveanu este autorul a nu mai puţin de douăzeci de planuri originale de construcţie — face ca'n rândurile aeromodeliştilor să se producă un viu interes cu fiecare nouă participare de-a sa la un concurs de aeromodele.

De data aceasta — după cum am amintit — a fost prezent cu un motomodel original care a reuşit să atragă asupra lui privirile tuturor celor de faţă.

Intr'adevăr, acest motomodel pe lângă faptul de-a fi realizat timpul de 75 de minute, sburând pe o distanţă de peste 30 kilometri, a mai avut la bord şi un... pasager.

Da!... Un pasager în persoana unui mic pisoiu care — după două minute de sbor, datorită unui declanşator automat, la înălţimea de 150 m., ...,s'a aruncat în vid" cu o paraşută de proporţii asemenea mărimei sale.

Era şi firesc, ca publicul să se intereseze îndeaproape de acest motomodel, având în vedere că era primul caz din „analele aeromodelismului" când o astfel de jucărie purta la bord un pasager — şi încă unul buclucaş, care la un moment dat să se lanseze cu paraşuta.





Iată, de ce am căutat să ne interesăm în mai deaproape de acest motomodel — interes care se obiectivează în rândurile ce urmează.

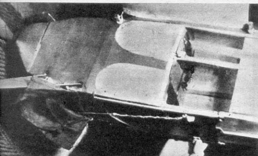
Am căutat, deci, să stau de vorbă cu acest temerar constructor, care mi-a spus printre altele următoarele:

— „In cadrul pregătirilor pentru demonstraţia care avea să aibă loc cu prilejul Concursului Naţional de Aeromodele 1943—44, m'am hotărît ca realizând în acelaşi timp un model nou să-i adaug şi un punct spectaculos prin lansarea cu paraşuta a unui pisoiu.

Imprumutând o paraşută dela Institutul Meteorologic care era capabilă să susţină o greutate de 1 Kg. a trebuit să subordonez întreaga concepţie şi construcţie a motomodelului ţinând seama de două fapte şi anume: a) să reuşesc ca modelul să se ridice la înălţimea de 150 m. în timpul relativ scurt — 2 minute — reuşită handicapată atât de greutatea proprie a modelului, cât şi a

„A. MOLDOVEANU"

ATRACȚIA CONCURSULUI NAȚIONAL DE AEROMODELISM





pasagerului împreună cu parașuta având în vedere puterea limitată a motorului care nu-mi permitea să trec de o greutate și de o anvergură dinainte stabilită'— și b) să construiesc în întregime aparatul de declanșare al pisoiului cât și al parașutei pentru ca pasagerul meu să nu-mi încurce socotelile agățându-se, eventual, în sforile parașutei sau chiar de pereții camerii sale, fapt care ar fi condus la o întârziere a căderii sale și, deci, la un accident.

Trebuia, însă, în afară de aceste considerente să țiu seama și de faptul că modelul trebuia să efectueze un dublu sbor și, anume: partea I-a, sborul având la bord „parașutistul" și partea II-a sborul planat al motomodelului după lansarea călătorului.

Datorită, însă, stăruinței atât în calcul cât și'n construcție, am reușit să ajung la un centraj static și dinamic perfect, fapt care a făcut să-mi asigure atât sborul cât și înlăturarea oricărui accident.

Încă din primul sbor de verificare am avut satisfacția că pe lângă buna funcționare a tuturor sistemelor de declanșare, modelul pornind în sbor planat să se antreneze într'un curent termic și să atingă timpul de planare de 17' dela o înălțime de 150 m.

Și probele următoare au fost satisfăcătoare — repetarea lor datorindu-o doar faptului de-a obișnui pe micul nostru parașutist cu sborul și lansarea propriu zisă.

In ziua concursului automodelul a înfăptuit ceeace se știe și, anume: — lansarea în condiții normale dar spectaculoase a „îndrăznețului meu pasager" și un sbor de o oră și un sfert în cadrul probelor pentru concurs".

Acestea au fost „declarațiile" constructorului motomodelului atât de admirat la Concursul Național de Aeromodele — model care prezintă următoarele caracteristici tehnice:

— *Anvergură*: 2600 mm.
— *Lungimea fuselajului*: 1500 mm.
— *Suprafața portantă*: 80 dm.²
— *Suprafața stabilizator*: 20 dm.²
— *Greutate totală* (un parașutist, inclusiv parașuta) 4000 gr.
— *Greutatea totală* a modelului 2600 gr.
— *Greutate pe dm.²* pentru sbor cu parașutistul 50 gr. pe dm.²
— *Greutate pe dm.²* fără parașutist 30 gr. pe dm.²
— *Profilele* dela aripă și dela ampenaj sunt profile personale.
— *Grupul moto motor* Kratmo 10 (10 cm.³)

Acestea sunt caracteristicele motomodelului d-lui A. Moldoveanu care — prin mărturisirile făcute — ne-a desvăluit planurile d-sale de viitor" și, anume: construcții de motomodele bimotoare, motomodele aripi sburătoare și remorcă de planor aeromodel cu ajutorul unui motomodel.

Ideia lansării îl preocupă pe tânărul nostru constructor care proectează o lansare de mai multe parașute dintr'un singur model — bineînțeles, acesta nemai având proporțiile liliputane ale actualului aeromodel.

— După cum vedem tineretul nostru aeromodelist — maeștrii de astăzi ai jucăriilor aeriene, viitorii asi de mâine ai aviației — muncesc din zor pentru cât mai reușite construcții.

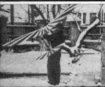
EUGENIU V. HARALAMBIE

AEROMODELISM

(CUM SBOARĂ UN AEROMODEL)

de Prof. N. HANGEA


Aeromodelul şi aeromodelistul: doi prieteni nedespărţiţi (S.M.P.)


Zăpada nu stânjeneşte activitatea aeromodeliştilor. Iată un tânăr constructor care şi-a scos la probă aeromodelul. Pare a fi o pasăre măiastră


Mai mic decât troenele de zăpadă la trup, dar mare la suflet, un tânăr aeromodelist îşi controlează aparatul de curând construit


Va realiza o nouă performanţă? Neîndoios că da, după chipul îngrijit în care a fost construit. Numai să vie odată primăvara!

AEROMODELUL, această minunată jucărie sburătoare, ca să poată realiza sboruri în bune condiţiuni, trebue să respecte aceleaşi principii mecanice ca orice avion mare. De aceea tânărului constructor de aeromodele i se cere să cunoască, cât mai temeinic, aceste principii, studiate de aerodinamica aplicată, pentru ca munca, răbdarea şi sârguinţa lui să fie încununate de succes.

Un aeromodelist trebue să fie un mai bun tehnician chiar decât un pilot, pentrucă în timp ce pilotul utilizează avionul, conceput şi realizat de alţii, aeromodelistul trebue să şi-l creeze singur. — Intr'adevăr, un pilot poate să sboare în foarte bune condiţiuni, dacă cunoaşte tehnica pilotajului şi problema navigaţiei aeriene, chiar dacă din aerodinamică nu cunoaşte decât numai câteva principii fundamentale, în timp ce un aeromodelist nu va fi niciodată un bun constructor şi nu va putea realiza performanţe serioase cu modelele lui, dacă, pe lângă tehnica constructorilor, nu va cunoaşte în amănunt aerodinamica aplicată. Construcţiile lui, încercate mereu la sbor, trebuesc judicios corectate şi îmbunătăţite, lucru ce nici un aeromodelist nu-l putea realiza, fără o serioasă cunoaştere a tuturor problemelor puse şi rezolvate de fizica sborului. In felul acesta aeromodelistul nu va fi un simplu executant ci un adevărat constructor de modele originale, putând da chiar sugestii pentru noi tipuri şi forme de avioane. De aceea, aeromodelismul, bine îndrumat, stimulează, încă din fragedă tinereţe, spiritul de creaţie al constructorilor de mai târziu, determinând şi o serioasă educaţie ştiinţifică viitorilor piloţi.

E suficient să spunem numai atât, ca să ne dăm seama de importanta legătură ce o are fizica cu aeromodelismul. Niciodată nu vom putea înţelege şi îmbunătăţi sborul aeromodelelor noastre, fără a apela permanent şi la cunoştinţele de fizică, care, printre alte multe probleme, studiază într'un capitol de mecanică numit *aerodinamică* şi problema sborului mecanic. Fără ajutorul fizicei nici aeromodelul şi nici avionul de mai târziu n'au putut sbura. Lucrul acesta a fost confirmat chiar în epoca veche a aeromodelismului, cu mult înainte de apariţia avionului, când aeromodelul era creiat şi studiat pentru descoperirea secretului sborului mecanic. Progresul nu s'a putut realiza şi aeromodelul el însuşi nu s'a putut înălţa dela pământ până când la ingeniozitatea construcţiilor nu s'a adăugat şi aplicarea principiilor puse la dispoziţie de ştiinţă.

UL ȘI FIZICA

Leonardo da Vinci, genialul om de știință al Renașterii a arătat, cel dintâi (pela 1500) necesitatea rezolvării problemei sborului mecanic numai pe cale științifică, rupând definitiv orice legătură cu empirismul întrebuințat de precursori cari, nu în puține cazuri, încercau să realizeze sborul apelând la puteri supranaturale, farmece sau chiar la perioade de post și rugăciuni cari trebuiau să-i fie recompensate cu realizarea aparatului de sbor.

Leonardo da Vinci e cel dintâi cercetător care pentru rezolvarea sborului omenesc cercetează în de aproape sborul păsărilor, arătând importanța rezistenței aerului pentru sborul corpurilor mai grele decât aerul.

Problema rezistenței aerului e reluată și studiată apoi de Newton care, 200 de ani mai târziu, stabilește legile rezistenței aerului, creind formula de temei pentru studiul aerodinamicei. — Și abia mult mai târziu după serioase și neîntrerupte cercetări, s'a realizat în sfârșit și minunatul aeromodel care la 18 August 1871 a reușit să sboare cu adevărat în grădina dela Tuilleries.

*

Aeromodelele fac parte din marea categorie a aparatelor sburătoare mai grele decât a e r u l numite *aerodine*. Aerodinele plutesc și se mențin în aer datorită rezistenței aerului, — rezistență care este forța de reacțiune ce se naște asupra tuturor corpurilor care înaintează în aer.

Rezistența aerului creiază astfel, asupra aerodinelor un ansamblu de forțe care, împreună cu forța de tracțiune și cu forța de gravitate, stabilesc *e c h i l i b r e* și realizează posibilitatea de sbor a aerodinelor.

Intrucât î n t r e a g a problemă a sborului este o problemă de echilibru de forțe, e necesar ca înainte de a-l studia să cunoaștem pe scurt forțele cari îl determină și acțiunile lor.

Din frumusețile sborului. Plutind peste dealuri, ape și câmpii, în liniștea senină a zilei

(S.M.P.)



ARIPI ROMANEȘTI

Director: Comandor aviator AL. DEMETRESCU

❋ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

❋ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

❋ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

❋ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

❋ PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI

❋ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor: LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic: GION

❋ REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA: BUCUREȘTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

❋ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENȚI, ELEVI, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT ÎN TIMP UTIL

❋ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

❋ UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREȚUL DUBLU

❋ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN: „I N T E R P R E S S" S. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI

SBORUL PLUTIT LA

LA primele exerciţii de sbor fără motor ale începătorilor, „sborul" se rezumă întâiu la simple „alunecări" pe teren şes. Pe măsură ce tânărul elev sburător învinge teama de necunoscut şi capătă incredere in sine, locul de lansare este mutat tot mai sus; „alunecările" se transformă în „salturi", apoi in „sboruri planate", în linie dreaptă şi in fine, in ultima etapă de instrucţie elementară se invaţă şi virajele. In toate aceste sboruri se face numai sbor „planat", în continuă coborîre, şi durata de sbor nu trece de 1—2 minute.

INTRE TEORIE ŞI PRACTICA

Am avut de câteva ori prilejul să privesc această activitate de şcoală elementară a planorismului. Am rămas entuziasmat de elanul acestui tineret dornic să inveţe meseria de aviator; am înţeles deasemenea valoarea educativă a acestei frumoase discipline sportive, — dar in ce priveşte sborul insuşi, am rămas pe atunci oarecum decepţionat. — „La aceasta se rezumă oare tot sborul fără motor, — la aceste scurte salturi în care planorul coboară depe creasta dealului până la poalele sale — şi fiecare salt urmat de transportul anevoios al planorului până sus pe creastă"? Ştiam din auzite că nu era aşa şi că aceste exerciţii pe care le văzusem corespund oarecum cu „şcoala primară" a planorismului şi că adevăratul „sbor fără motor" începe deabia deaici înainte, sub forma sborului „plutit", la care planorul poate câştiga înălţime, folosind diverse energii ale atmosferei. In felul acesta s'au realizat performanţe extraordinare, recordurile atingând distanţe de sute de kilometri, înălţimi de mii de metri şi durate de zeci de ore. — Toate acestea le cunoşteam în teorie, însă vag, deoarece nu eram lămurit asupra acestui sbor „plutit", lucru ce m'a hotărît să mă documentez personal şi la faţa locului asupra chestiunei. — Cu prilejul unei vizite la o şcoală de planorism unde se făcea şi sbor plutit, un prieten — pilot planorist, şi-a luat sarcina să mă lămurească în modul cel mai intuitiv cu putinţă asupra acestui subiect, invitându-mă gentil să mă sboare ca pasager intr'un planor cu două locuri.

Pentru aceasta, îmi zise că trebue însă să aşteptăm „un prilej favorabil". Prin aceasta se înţelege de fapt „o stare meteorologică favorabilă". Dealtfel, prietenul sburător îmi mai zise că după mersul norilor şi după alte „semne", pe care ştiu să le descifreze „vulpile bătrâne" — adică planoriştii cu experienţă, avea motive să mă asigure că peste cel mult două ore vom avea astfel de condiţiuni.

Intr'adevăr, peste vre-o oră a început ca din senin un vântişor, care foarte curând s'a întărit deabinelea, făcând să fâlfâe mâneca de vânt de pe hangar. Anemometrul (un aparat ce măsoară intensitatea vântului) arată 8—11 metri pe secundă. „Sburătorii pe scândurică" căci aşa se numesc începătorii care sboară planoarele rudimentare, au incetat sborul, căci pentru ei vântul este prea tare. Ei şi-au asigurat planoarele la adăpost şi acum scot din hangar planoarele de performanţă şi de antrenament pregătindu-le de lansare.

Ne îndreptăm spre locul de lansare unde biplasul nostru este aşezat primul la start. Un elev îmi ajută să-mi leg paraşuta şi îmi dă explicaţii ce trebuie să fac în caz de... Doamne păzeşte! — Ce idee! eu la primul sbor pe planor şi-mi vorbeşte de accident; ba mai mult, şeful de pistă mă pune să iscălesc o fiţuică... testamentul? — nu, doar o declaraţie că n'am pretenţii dacă îmi frâng gâtul.— Ciudate argumente mai au şi planoriştii aceştia ca să demonstreze siguranţa sborului cu planorul. Semnez zâmbind acru — e doar o formalitate. In definitiv, în spatele meu va sta un maestru al sborului, dar mă gândesc ce trebue să simtă începătorul la primul sbor şi atunci din capul locului singur. Curaj deci!

DEASUPRA, PESTE NORI

Ne-am urcat în planor, se dau comenzile lansării, o mică smucitură — planorul ia avânt şi decolează uşor ca o pană, trecând într'un viraj măestru pe deasupra echipei de lansare. Sburăm acum în lungul culmei, paralel cu ea şi câştigăm vertiginos înălţime. Ciudat este că nu am impresia urcării ci mai curând mi se pare că dealul se afundă tot mai adânc sub noi! Oamenii par cât furnicile, iar hangarul cât o cutie de chibrituri. Peisajul îşi lărgeşte orizontul şi de jur împrejur disting satele răsleţite până peste 20 de kilometri depărtare. E minunat!

„Priveşte instrumentele de bord!" îmi spune pilotul. Privind peisajul uitasem cu totul de ele. Cadranele din faţă-mi au prins parcă viaţă. Inainte de decolare fuseseră inerte, iar acum vorbesc, fiecare în parte „pe limba sa" despre diferitele rosturi ale sborului. Eu înţeleg puţin „limba" lor, totuşi citesc pe vitezometru 70 km/h, acul variometrului oscilează între +1 şi 1,5 m/s, deci pe secundă ce trece câştigăm cam 1 metru şi ceva înălţime: la decolare altimetrul fusese reglat la zero, acum limba stă în dreptul gradaţiei 250 şi urcă încet mai departe.

„Pune mâna pe comenzi şi urmăreşte-mi mişcările!" dar cu toată „urmărirea" mea mişcările sunt atât de mici încât abia le observ. Iată, deci că şi în sborul plutit, planorul rămâne tot cu comenzile la mijloc caşi în sborul planat: micile mişcări pe care le face pilotul servesc numai pentru a corecta abaterile dela poziţia normală, cauzate de neliniştea aerului. Un profan mi-a spus odată (vă asigur că nu l-am crezut) că în curentul ascendent pilotul trage de manşă şi cabrează, câştigând în felul acesta înălţimea. Prietenul îmi demonstrează cât de greşită este această ver-



Dacă s'ar alege vreodată un „arbitru al eleganţei aeriene", atunci desigur planorul ar întruni cele mai multe sufragii



PANTA•

siune: trage de manșă. — viteza scade — planorul o ia brusc de bot în jos — ca rezultat, am pierdut 50 de metri înălțime. „Figura asta se cheamă CAPAC", mă lămurește amicul. „O fi, dar te rog să n'o repeți, la primul sbor nu știu dacă stomacul va fi dispus să suporte figuri profane, și îți promit că în viitor n'am să mai debitez explicațiile celor ce nu se pricep în meserie."

CU VANTUL DIN NOU...

După ce am ajuns la capătul pantei, ne întoarcem iarăș pe ruta pe care am venit, spre capătul celălalt, pentru a ne menține necontenit în zona de curent ascendent. Vedem de aici foarte bine cele ce se petrec jos la start. Al doilea planor decolase între timp și se află acum în drept cu noi, însă mai jos: al treilea chiar acum decolează și vedem cum imediat ce pleacă din sandov este ridicat în sus de puterea invizibilă a curentului, cu toate că poziția planorului este perfect normală și nici decum în cabraj.

Ce liniștit este sborul în planor! In afară de un slab fâșâit ce întovărășește plutirea maestuoasă, nici un sgomot. Se aude în carlingă până și tic-tacul mărunt al cronometrului de bord. Imi amintesc de un sbor cu avionul (prin aceasta n'am nici decum intenția să-l ponegresc, căci și acesta are frumusețea sa și rosturile sale consfințite). Pilotul a vrut să-mi spună ceva, îl văd strigând și gesticulând, dar nu prind decât crâmpee de cuvânt, asurzit fiind de uruitul motorului. Aici în planor discutăm liniștit, și astfel pot primi înfine explicația asupra mecanismului sborului plutit.

Când vântul bate perpendicular asupra unei pante de deal, el este silit s'o ocolească (neputând trece printr'însa). Ocolirea se face pe drumul cel mai scurt: un mamelon răsleț sau un stâlp de telegraf este ocolit lateral; în fața șirului alungit de dealuri devierea are loc în sus și vântul trece pe deasupra obstacolului. Astfel avem totdeauna în fața pantelor pe care vântul bate perpendicular, o zonă unde vântul este îndreptat de jos în sus — o zonă de „curent ascendent".

Planoarele sunt aparate de sburat concepute astfel încât în aer liniștit să „planeze", adică să sboare într'o continuă și constantă coborâre, viteza de coborâre fiind însă foarte redusă, între ½ și 1 m/secundă (depinde dela un tip de planor la altul). Când intră într'o zonă de curent ascendent, planorul își continuă de fapt sborul său planat cași până atunci, adică continuă să coboare față de aerul ce-l înconjoară, însă în acelaș timp este ridicat în sus (față de pământ) de către curentul ascendent. O comparație: într'un ascensor se află o mică scară și pe ea un om. In momentul când omul începe să coboare pe scară, ascensorul începe să urce dela parter: să zicem că în 3 secunde omul a ajuns pe podeaua ascensorului, dar în acelaș timp ascensorul s'a urcat până la etajul 2: deci cu toate că omul se afla tot timpul în coborâre, el a câștigat înălțime.

IN RAND CU HEREȚII ȘI ȘOIMII...

Iuțeala de urcare a planorului este, deci, totdeauna egală cu diferența dintre viteza proprie de coborâre și viteza de urcare a curentului. Când aceste viteze sunt egale între ele, planorul nu mai poate urca ci doar își menține înălțimea, „plafonează". De pildă și în sborul nostru. La decolare urcam cu 3 m/s apoi din ce în ce mai încet, acum variometrul arată ½ m/s urcare și în curând va arăta zero. Aceasta se întâmplă din cauză că intensitatea curentului ascendent la pantă slăbește treptat cu înălțimea. Deasemenea variază și în raport cu intensitatea vântului și cu forma terenului în fața căruia este deviat în sus.

Este lesne de înțeles că zona ascendentă se află numai în fața dealului, pe o fâșie destul de îngustă în lungul culmei. Dacă ne depărtăm de deal, curentul ascendent este mult mai slab și vom pierde înălțimea, acest lucru îl vom face când vrem să aterisăm. Acum sburăm însă în lungul dealului, încoace și încolo, în zona curentului ascendent.

Dar privește, unul din planoare se depărtează de deal. Iată-l că inscrie în spirală. Mă așteptam să-l văd coborând și când colo, câștigă repede înălțime, ajungând în timp de 5 minute vreo 600 metri deasupra noastră. Explicația vine pe loc.

„In afară de curentul ascendent la pantă există și alți curenți favorabili. Planorul acesta spiralează într'un curent de căldură sau „termic". Aici este vorba de masse de aer ce se încălzesc la sol mai mult decât aerul dimprejur și încep să urce. Pentru a se menține în această zonă restrânsă de aer în urcare planorul utilizează technica spiralelor. — Dar nu vreau să te plictisesc cu atâta teorie, pentru asta avem timp destul după aterisare..."

Suntem de peste o oră în aer. La început am fost singuri: acum o mulțime de planoare mișună în necontenit du-te vino, în față, în spate, deasupra și sub noi. Mă întreb dacă în această învălmășală nu se pot întâmpla ciocniri, dar observ curând că chiar aici în aer circulația planoarelor se face după anumite reguli, ce se respectă cu strictețe. Număr tovarășii de sbor — sunt unsprezece; unsprezece piloți care se perfecționează sau se antrenează în sbor, fără a cheltui măcar un strop de benzină. Iată deci desvăluindu-se aevea în fața mea încă unul din avantajele ce pledează în favoarea planorismului: posibilitatea de a instrui piloți și de a le menține antrenamentul cu cheltueli minime, căci după cum se vede, cheltuelile de regie sunt mici, combustibilul îl dă gratuit natura, iar aparatele de sbor costă și ele destul de eftin.

Alături de păsările noastre de lemn și pânză s'au alăturat acum hereții și șoimii ce s'au ridicat din pădurea dealului. Ei sboară în formație cu noi, sau se joacă, rostogolindu-se în tumbe năstrușnice prin văzduh. Nu se feresc din calea noastră decât când ajungem la câțiva metri distanță, și am impresia că le place chiar joaca cu acești „giganți" inofensivi.

„Suntem chemați la aterisare!" spune pilotul. „Cum așa? doar nu cumva aveți telefon în aer". — „De fapt, s'ar putea instala un post de radio emisie și recepție minuscul, cu care să putem comunica cu cei de jos în timpul sborului, însă aici am rezolvat problema mult mai simplu. Privește în dreapta punctului unde se fac lansările! In cercul văruit pe teren s'au așezat niște scânduri formând cifra 14; este numărul de ordine al planorului nostru; trebue să aterizăm, să dăm și altora rândul la sbor.

Ce păcat! — a fost atât de frumos. Uitasem chiar de parașută.



Sbor plutit la pantă

TINERET și AVIAȚIE



Aviația, în stagiul în care a evoluat în zilele noastre, a devenit o adevărată forță care sprijină Statul în eforturile sale de a se menține liber și a prospera atât .în timp de pace cât și în timp de răsboiu.

In aviație tineretul, ca nicăeri în altă parte, își găsește mijloacele prin care să-și valorifice potențialul său sufletesc și fizic, așa că arma aviației s'ar putea numi pe drept cuvânt, arma tineretului.



Dela pilotul îndrăzneț, care se avântă cu avionul său în necuprinsul văzduhului, executând mișcările cerute de împrejurări, la observatorul atent, în seama căruia sunt lăsate mișcările inamicului, acelaș sânge rece, aceeași perspicacitate, putere de reflex, voință, și același fanatism împins până la jertfa de sine. Pe lângă toate aceste însușiri sufletești trebue să mai adăugăm și pe aceea a rezistenței fizice indispensabilă oricărui luptător, pe care de asemenea nu vom întâlni-o la individ în condiții optime decât în tinerețe, când viața svâcnește în vinele sale cu mai multă putere.

Desigur nu trebue să neglijăm și pe cei mai în vârstă care datorită exercițiilor fizice și practicei îndelungate de ani de zile, au rămas aceiași tineri cu sufletul și chiar cu trupul, în stare să concureze cu tineretul oricând.

Dat fiind desvoltarea aviației din ultimii ani și înțelegerea pe care și-a găsit-o în sprijinul Statului, tineretul se îndreaptă spre această armă din zi în zi tot mai numeros, îndeplinindu-și în felul acesta misiunea pe care i-a hărăzit-o istoria și destinul său, aceea de a se pregăti cu temeiu și a lupta pentru drepturile și mărirea neamului românesc.



1. D-l General av. Gh. Jienescu, Ministrul Aerului, în mijlocul tineretului aviatic român, interesându-se de progresul realizat de fiecare tânăr în parte, în meșteșugul sborului.
(foto I. Stoicuța)

2. Doi campioni: copiii din această fotografie sunt laureați ai concursului național de aeromodele pe anul 1943—1944.
(foto T. Nic).

3. Iată un tânăr aviator echipat pentru un sbor de lungă durată. Chipul lui înseamnă voință, energie, dinamism...
(S. M. P.)

4. In timpul unei manifestații de aeromodele, colegii tinerilor concurenți sunt prezenți în număr impresionant.
(S. M. P.)





STARTERUL!

(S.M.P.)